

Transports

(k0)

Cahier sectoriel



Pôle Observation et Prospective

Les cahiers



Le Pôle Observation & Prospective (Observatoire Régional Emploi Formation) au service du **CREFOR de Haute-Normandie** a été initié par l'Etat et la Région qui l'ont doté des missions d'animation, de mise en cohérence de traitement des données statistiques, d'expertises et d'études pour constituer **une ressource et un outil d'aide à la décision** au service des politiques d'emploi et de formation professionnelle. Cet outil doit permettre en outre l'appropriation progressive par l'ensemble des acteurs socio-économiques régionaux d'un mode d'analyse des relations entre emploi et formation.

De manière à faciliter la relation régionale avec les travaux des observatoires nationaux et à alimenter le dialogue régional avec les branches professionnelles, le Pôle Observation & Prospective s'est engagé dans la production d'analyses de l'emploi haut-normand par **secteur d'activité économique**. Ainsi, **les cahiers sectoriels** offrent une dimension qualitative venant compléter **les tableaux sectoriels régionaux***.

L'approche par secteurs d'activité économique complète les études par Groupe Formation Emploi (GFE) qui ont une approche par métiers.

Les tableaux sectoriels régionaux sont produits pour les 36 secteurs d'activité de la Nomenclature Economique de Synthèse (NES 36). Ils sont consultables sur le site du **CREFOR à la rubrique **Observatoire**.*

Cette étude a été conçue et réalisée par **Frédéric ALLAIS**.
avec la participation de **Sébastien Jeanne**

CREFOR de Haute-Normandie
98, Avenue de Bretagne
BP 1152
76176 ROUEN Cedex 1

Présidente : Emmanuèle JEANDET-MENGUAL
Directeur de publication : Luc CHEVALIER
Edition 2009

Les données et champ des cahiers sectoriels :

Les données sont principalement issues des DADS (Déclaration Annuelle des Données Sociales), et sont déclinées en secteur d'activité économique selon la nomenclature NES 36 de l'INSEE et parfois en NAF 700 (Nomenclature d'Activités Française) selon la pertinence et les contraintes techniques de l'analyse.

Les données de nature financière (chiffres d'affaires, valeur ajoutée, investissement) issues de la source FICUS de l'INSEE, sont des données par entreprise et non par établissement. FICUS exploite deux sources différentes, les données fiscales (BIC et BNC) et l'enquête annuelle d'entreprise (EAE réalisée par le SESSI). Le secret statistique est davantage présent dans cette source qu'il faut interpréter avec prudence.

Le champ couvre le secteur privé et public (fonction publique territoriale et hospitalière, hors fonction publique d'Etat). Il ne couvre pas le champ MSA (principalement l'agriculture) et les employeurs individuels (particuliers).

Les secteurs d'activité économique :

Le choix des secteurs d'activité économique a été soumis à l'avis du Comité Exécutif du Pôle Observation & Prospective composé notamment des représentants de l'Etat et de la Région. Ainsi les cahiers sectoriels traiteront des secteurs suivants :

- Industrie automobile
- Industrie des équipements électriques et électroniques
- Industries des composants électriques et électroniques
- **Transports**
- Santé, action sociale

Introduction

Présentation du secteur
Zoom sur le secteur
Les enjeux

p 5

p 5

p 6

p 6

Emploi et économie du secteur

Un secteur en développement constant
Un secteur dynamique et performant
Zoom sur l'envolée du pétrole

p 7

p 7

p 9

p 9

Marché du travail

Des besoins de main d'œuvre satisfaits ?
Des difficultés de recrutement ?
Les flux de main d'œuvre du secteur

p 10

p 10

p 11

p 12

Conditions d'emploi

La composition des ressources humaines du secteur
L'embauche dans le secteur
Zoom sur l'intérim
Une amélioration de la rémunération des salariés

p 13

p 13

p 14

p 14

p 15

Structure de l'emploi

Forte présence ouvrière mais peu féminisée
Une structure de l'emploi atypique
Un niveau de formation général structurellement en élévation

p 16

p 16

p 16

p 17

Effort de formation

Les taux d'accès à la formation professionnelle continue
Zoom sur les contrats de professionnalisation du secteur

p 18

p 18

p 20

Éléments de prospective

Forces, faiblesses, opportunités et menaces

p 21

p 21

Clés d'interprétation

p 22

Introduction

Présentation du secteur

Le secteur des transports recouvre un ensemble d'établissements¹ dont les activités sont relatives au transport, c'est-à-dire le déplacement de marchandises ou de voyageurs par l'intermédiaire de plusieurs modes de transport (ferroviaire, routier, par conduite, maritime, fluvial, et aérien). Les services auxiliaires aux transports intègrent le secteur des transports car il complète la chaîne des transports.

¹ L'établissement est une unité de production de biens ou services, dépendant juridiquement d'une entreprise à laquelle elle appartient.

Champ de l'étude :

Le champ retenu pour ce cahier sectoriel comporte 25 activités qui sont regroupées en 8 groupes principaux.

- **Transports ferroviaires (K01)** NAF : 60.1 Z
Sont intégrées les activités de transports ferroviaires, (transports de marchandises et de voyageurs par voie ferrée).
- **Transport routier de voyageurs (K02)** NAF : 60.2 A, B, E, G
Sont intégrées les activités de transports urbains de voyageurs (métro, bus, ramassage scolaire ...), de transports routiers réguliers de voyageurs (lignes déterminées et respect d'un horaire préétabli). Les activités de transports de voyageurs par taxis font partie de ce groupe tout comme les autres transports routiers de voyageurs (excursions en autocars, circuits touristiques urbains par car, location d'autocars).
- **Transport routier (ou par conduites) de marchandises (K03)** NAF : 60.2 L, M, N, P, 60.3 Z
Sont intégrées les activités de transports routiers de marchandises de proximité et interurbains. Les activités de déménagement et la location de camions avec conducteur intègrent le groupe avec les activités de transports par conduites (exploitation d'oléoducs, gazoducs et conduites similaires).
- **Transports par eau (K03)** NAF : 61.1 A, B, 61.2 Z
Sont intégrées les activités de transports maritimes et fluviaux (transports de marchandises et de voyageurs par voie navigable).
- **Transports aériens (K04)** NAF : 62.1 Z, 62.2 Z
Sont intégrées les activités de transports aériens réguliers (horaires déterminés) et non réguliers (charters, excursions aériennes ...).
- **Manutention, entreposage, gestion d'infrastructures (K07)** NAF : 63.1 A, B, D, E, 63.2 A, C, E
Sont intégrées les activités de manutention portuaire et non portuaire et d'entreposage frigorifique ou non. La gestion des infrastructures de transports terrestres (exploitation de gares routières et ferroviaires ...) fait partie de ce groupe comme les services portuaires, maritimes, fluviaux et aéroportuaires.
- **Agences de voyage (K08)** NAF : 63.3 Z
Sont intégrées les services délivrés par les agences de voyage et des offices de tourisme. (production et commercialisation de voyages ...).
- **Organisation du transport de fret (K09)** NAF : 63.4 A, B, C
Sont intégrées les activités de messagerie et fret express, d'affrètement et d'organisation des transports internationaux (organisation logistique des transports de marchandises) à l'importation ou l'exportation, par tous les modes de transports appropriés).

Avertissement : Le champ de l'étude exclut le transport par ambulances (cf 85.1 J), l'exploitation de taxis-marchandises (cf 64.1 C) et l'acheminement du courrier (cf 64.1). Les activités de transports spatiaux (cf 62.3 Z), de transports côtiers (cf 61.1 B) et de téléphériques et remontées mécaniques (cf 60.2 C) sont naturellement exclus de l'étude puisqu'elles n'existent pas dans la région.

Il s'agit d'une approche sectorielle et non d'une approche par filière, par conséquent les activités présentes dans la filière logistique, liées au conditionnement (fabrication d'emballages, de cartonnages ...), de fabrication d'équipements de levage et de manutention ainsi que de routage n'intègrent pas le champ de l'étude.

Introduction

Zoom sur le secteur

Le secteur des transports en Haute-Normandie concentre 39 525 emplois salariés (hors intérim) répartis sur 1 773 établissements en 2005. C'est l'un des secteurs les plus importants en terme d'effectifs au sein du tertiaire mais également tous secteurs confondus où il occupe le 5ème rang.

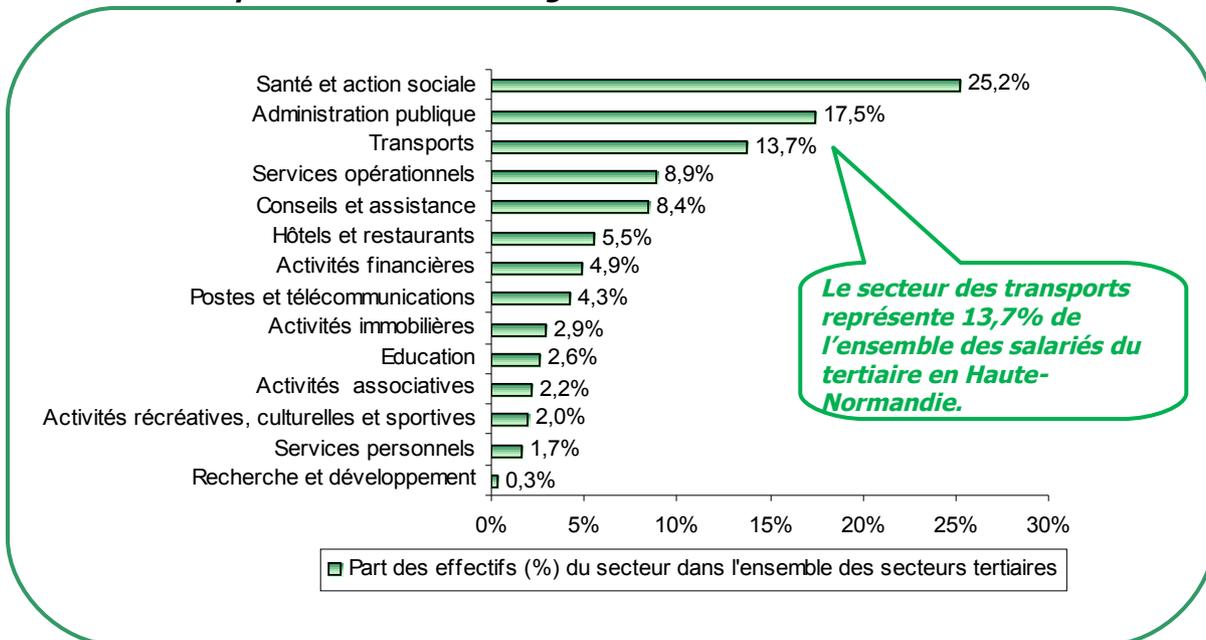
Le secteur dispose d'un territoire régional favorable aux différentes activités du transport. En effet, plusieurs aspects peuvent impacter ce secteur :

- Le positionnement géographique et les spécificités économiques de la région représentent des atouts pour le secteur, le rendant à son tour spécifique;
- La forte présence industrielle génère de nombreux flux commerciaux à la fois régionaux et nationaux;
- L'industrie nécessite d'importants besoins en transport à la fois pour recevoir les matières premières mais aussi pour livrer les biens produits;
- La présence de sous-traitants intra-sectoriels demande également des moyens de transports pour fournir les donneurs d'ordres;
- Les effets de la mondialisation impactent aussi le secteur, engendrant des mouvements de marchandises à destination ou en provenance de l'international, mais constitue à l'inverse une menace avec l'accroissement de la concurrence étrangère.

La Haute-Normandie est un véritable carrefour des différents moyens de transport : la présence de grands ports tels que celui du Havre, mais également l'existence d'un important réseau routier et autoroutier mais aussi fluvial renforce le secteur et accroît son potentiel de développement. Le réseau aérien occupant une place marginale dans la région se tourne davantage vers le transfert de voyageurs que le déplacement de marchandises. Cependant il tend à s'accroître sur des petits tonnages.

Les activités du secteur se concentrent sur deux points stratégiques localisés dans la région : le Havre et Rouen. Le Havre avec son port occupant le cinquième rang européen en terme de trafic et le premier français pour le commerce extérieur et le trafic de conteneurs, jouit en plus de la spécificité d'approvisionnement en partie (environ 40%) la France en pétrole brute. Rouen est quant à lui le premier port exportateur de céréales et au niveau national pour l'agroalimentaire.

Poids du transport dans le tertiaire régional



Source : DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

Les enjeux

- Optimiser l'usage de tous les réseaux de transports régionaux.
- Trouver des alternatives face à la **flambée des prix des produits pétroliers et face à la préservation de l'environnement.**
- Renforcer les activités de R&D et optimiser le secteur grâce au **pôle de compétitivité Novalog¹.**
- Lutter contre la concurrence accrue.

¹ Le Pôle de compétitivité Novalog, dont le siège est situé au Havre (76), est une réunion d'entreprises, de centres de recherches et d'organismes de formation ayant pour but commun de bâtir une stratégie opérationnelle pour optimiser la performance logistique : capter de nouveaux flux, développer les systèmes d'information et de traçabilité, maîtriser les impacts sur la sûreté et l'environnement, renforcer l'intermodalité des transports.

www.logistique-en-normandie.com
www.novalog.eu

Emploi et économie du secteur

Un secteur en développement constant

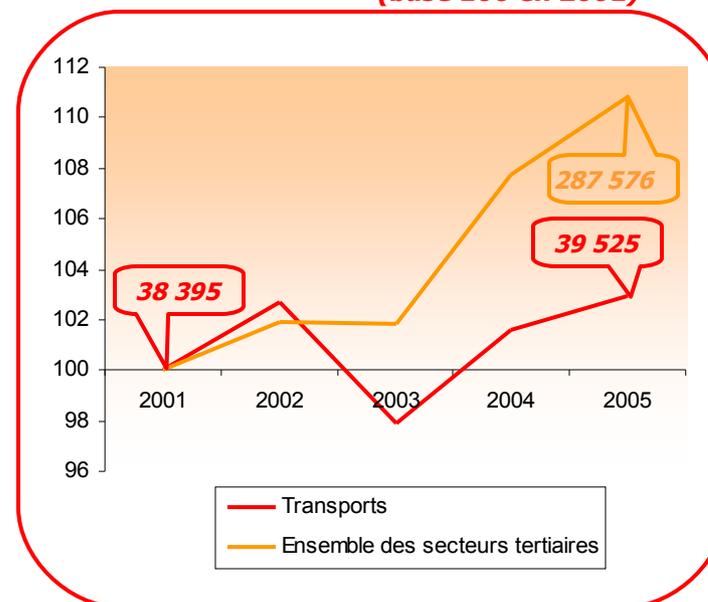
Les transports en Haute-Normandie représentent 3,7% du secteur à l'échelle nationale. **Avec 13,7% de l'emploi tertiaire régional contre 9,6% au niveau national, le secteur apparaît être l'un des plus spécifiques de la région (indice de spécificité de 1,4).**

Le secteur est caractérisé par une adaptabilité permanente. Il se développe constamment, à la recherche de services plus rapides et plus sûrs. Il accompagne ainsi le développement économique de la région grâce aux nouveaux modes de gestion et à l'amélioration des modes et voies de transports. Cette évolution peut être un frein à la création d'emplois notamment en cas de retournement conjoncturel. En effet, la rationalisation des coûts face à l'élévation des prix pétroliers passe par l'optimisation des ressources existantes. L'emploi du secteur s'en trouve affecté même si l'observation des effectifs salariés de 2001 à 2005 donne une augmentation de presque 3%. Cependant, la fluctuation irrégulière des effectifs reste moins prononcée comparativement à l'ensemble du tertiaire régional (11%).

Des activités* se développent fortement en Haute-Normandie comme les activités de « transports routiers de marchandises interurbains » connaissant une croissance de 19% depuis 2001. Les activités « d'entreposage frigorifique », « d'entreposage non frigorifique » et « d'organisation des transports internationaux » s'étendent aussi massivement dans la région.

* Source ASSEDIC, 2001-2006, Tableau en annexe.

Evolution des effectifs salariés du secteur (base 100 en 2001)



Source : DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

Répartition des établissements du secteur par taille

En 2005	Secteur		Tous secteurs tertiaires	
	Nombre	(en %)	Nombre	(en %)
Moins de 10 salariés	1 077	60,7%	21 179	83,6%
10 - 19 salariés	259	14,6%	1 888	7,5%
20 - 49 salariés	285	16,1%	1 442	5,7%
50 à 199 salariés	130	7,3%	637	2,5%
plus de 200 salariés	22	1,2%	175	0,7%
TOTAL	1 773	100,0%	25 321	100%

Source : DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

1,2% des établissements du secteur des transports en Haute-Normandie présente un effectif de 20 à 49 salariés.

Fin 2005, le secteur des transports dénombre **1 773 établissements**. Le secteur présente un **certain dynamisme en terme de création d'entreprises** puisqu'il est observé une **évolution positive du nombre d'établissements de + 9,3%** entre 2001 et 2005 (151 établissements supplémentaires).

La structure du secteur par taille des établissements employeurs diverge de celle du tertiaire régional. Environ 9% des établissements du secteur ont un effectif supérieur à 50 salariés, soit 3 fois plus que ceux du tertiaire.

Toutefois la majorité des établissements sont des PME de moins de 50 salariés soit 91% pour le secteur et 97% pour le tertiaire.

Emploi et économie du secteur

Les effectifs salariés se répartissent dans deux principales catégories d'établissements.

D'une part, les établissements de moins de 50 salariés, représentant 91% de l'ensemble des établissements du secteur et qui recensent 40% des salariés du secteur.

D'autre part, **les établissements de plus de 50 salariés, représentant 9% de l'ensemble des établissements du secteur et qui comptabilisent trois salariés sur cinq.** La ventilation des salariés dans l'ensemble du tertiaire se rapproche de celle du secteur, mais la concentration s'exerce sur les grands établissements.

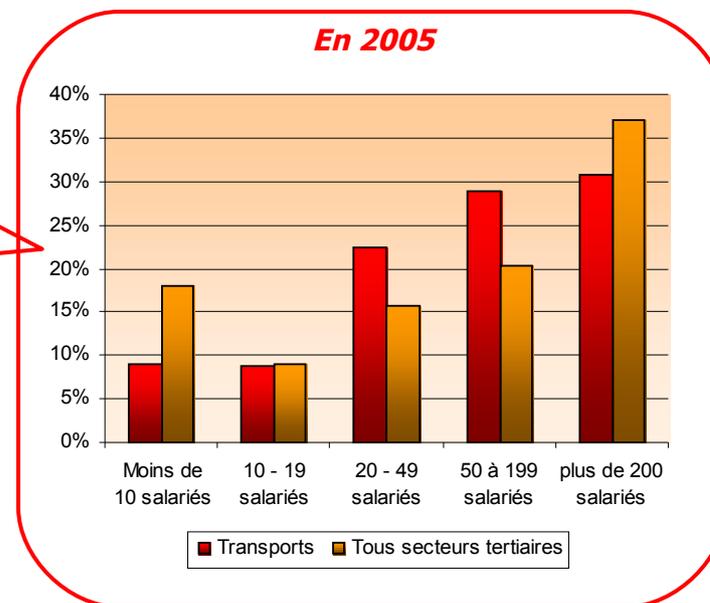
Effectifs salariés du secteur : 39 525
Effectifs salariés du tertiaire régional : 281 703

Le sous-secteur des « *transports routiers de marchandises* » concentre 29,8% des salariés. Le transport routier est le moyen le plus utilisé en Haute-Normandie, en raison de coûts avantageux et des délais d'acheminement sur les courtes distances.

Le sous-secteur de la « *manutention, entreposage, gestion d'infrastructures* » dénombre environ 24% des salariés. La majorité des effectifs est orientée dans les activités de « *services portuaires, maritimes et fluviaux* » (30% du sous-secteur), « *d'entreposage non frigorifique* » (28%) et de « *manutention portuaire* » (24%).

Le sous-secteur de « *l'organisation du transport de fret* » comptant 19% des salariés, en concentre 73% sur l'activité « *d'organisation des transports internationaux* ».

Répartition des effectifs salariés selon la taille de l'établissement



Source : DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

Le poids du travail temporaire n'apparaît pas dans ces effectifs malgré le recours à l'intérim du secteur.

Les principaux établissements du secteur

Nom de l'établissement	Activité principale	Localisation	Nombre de salariés
TRANSPORTS COMMUNS AGGLOMERATION ROUEN	Transports urbains de voyageurs	ROUEN	1 000 à 1 999
PORT AUTONOME DU HAVRE	Services portuaires, maritimes et fluviaux	LE HAVRE	1 000 à 1 999
DELMAS	Transports maritimes	LE HAVRE	500 à 999
DOCKERS DE NORMANDIE	Manutention portuaire	GONFREVILLE L'ORCHER	500 à 999
MANUTENTION TERMINAL NORD	Manutention portuaire	LE HAVRE	500 à 999
CIE NOUVELLE MANUT EXPLOITATION PORTUAIR	Manutention portuaire	LE HAVRE	250 à 499
SOFRA STOCK INTERNATIONAL	Entreposage non frigorifique	SAINT ANDRE DE L'EURE	250 à 499
LES COOPERATEURS DE NORMANDIE PICARDIE	Entreposage non frigorifique	LE GRAND QUEVILLY	250 à 499
ITM LOGISTIQUE INTERNATIONAL	Entreposage frigorifique	VIRONVAY	250 à 499
CMA CGM	Transports maritimes	LE HAVRE	250 à 499

Source : SIRENE 2005, INSEE / Traitement CREFOR

La localisation des établissements et par conséquent des effectifs du secteur s'opère essentiellement sur les zones d'emploi de **Rouen** et **du Havre**, respectivement 39,2% et 39,6%.

La zone d'emploi d'Evreux suit en comptabilisant 6,8% des salariés.

Enfin la diffusion s'échelonne de 0,4% pour la zone d'emploi du Pays de Bray à 3,2% pour celle de Lillebonne.

Emploi et économie du secteur

Indicateurs de performances

	Secteur		Tous secteurs tertiaires	
	2005	Evolution 2004-2005	2005	Evolution 2004-2005
Chiffre d'affaire	4 759 410	39,2%	13 582 836	15,3%
Valeur ajoutée	1 403 401	11,4%	6 498 341	7,8%
Investissement	455 364	40,0%	2 295 186	8,4%
Taux de valeur ajoutée	29,5%	-20,0%	47,8%	-6,5%
Taux d'investissement	32,4%	25,7%	35,3%	0,5%

Source : FICUS 2004-2005, INSEE / Traitement CREFOR

Zoom sur l'envolée du pétrole

Depuis quelques années, **le cours du pétrole* ne cesse d'augmenter, engendrant un surcoût pour le secteur.** Le transport routier, principalement touché, représente le mode d'acheminement de fret le plus utilisé compte tenu de la structure industrielle régionale. Il reste le mode de transport le plus avantageux en terme de coûts pour les distances courtes. Mais aujourd'hui, la répercussion du surcoût sur les prix des prestations devient de plus en plus difficile. La performance du secteur risque d'être touchée si d'autres alternatives modales ne sont pas trouvées.

* Graphique de l'évolution du cours du pétrole depuis 2000 en annexe.

Un secteur indépendant.

Le secteur des transports en Haute-Normandie forme un secteur faiblement dépendant de sièges sociaux situés à l'extérieur de la région.

Les nombreuses entreprises individuelles ou de petites tailles sont généralement des entreprises familiales de la région. De grandes entreprises ont cependant établi leur siège en Haute-Normandie notamment à proximité du Havre. Dans le domaine des transports (et de la logistique), la Haute-Normandie est attractive, les capacités d'accueil sont nombreuses. **De plus, le pôle de compétitivité labellisé Novalog est un facteur attractif pour les entreprises recherchant à innover et à accroître leur performance.**

Néanmoins, la présence d'entreprises nationales telles que la SNCF ou des grands groupes routiers tels que Norbert Dentressangle explique un taux de dépendance supérieur à la moyenne des secteurs tertiaires.

Un secteur dynamique et performant

Le secteur des transports voit son chiffre d'affaire augmenter sur la période 2004-2005 (+39,2%) beaucoup plus vite que l'ensemble des secteurs tertiaires. La valeur ajoutée progresse également, mais à un rythme plus lent (+11,4%).

Des gains de productivité sont réalisés grâce aux nouveaux modes d'organisation, et à la place grandissante de l'informatique. De plus en plus d'outils informatiques sont utilisés pour rendre l'organisation des transports optimale, ce qui est synonyme de minimisation des coûts. Les prestations se voient de ce fait, mieux valorisées grâce aux techniques de suivi et de géolocalisation ainsi que de sûreté.

A contrario, l'envolée structurelle du cours du pétrole pénalise le secteur et tend à réduire la richesse créée. La pression concurrentielle plus forte ne permet pas de répercuter ce coût supplémentaire sur le prix des prestations.

L'investissement en 2005 est largement en hausse par rapport à 2004. De gros chantiers de construction d'entrepôts ont été effectués dans la région. D'importants renouvellements de matériels ont également été enregistrés.

L'augmentation des investissements contribue mécaniquement à accroître la part de la richesse créée destinée aux investissements.

Taux de dépendance des établissements (de plus de 10 salariés du secteur)

En 2005	Taux de dépendance
Transports	33,3%
Ensemble des secteurs tertiaires	30,6%

Source : SIRENE 2005, INSEE / Traitement CREFOR

33,3% des établissements du secteur en Haute-Normandie dépendent d'un siège social situé hors de la région

Marché du travail

Des besoins en main d'œuvre satisfaits ?

Au cours de l'année 2006, 8 444 offres d'emploi ont été déposées à l'ANPE par les établissements du secteur des transports, soit une légère augmentation de presque 7% par rapport à 2005.

Ces offres représentent à peine 3% de toutes les offres proposées par l'ensemble des secteurs, ce qui illustre l'orientation du secteur vers les agences d'intérim.

Les offres d'emplois du secteur se tournent davantage vers les activités de « *transport routier de voyageurs* » et « *transport routier de marchandises* » ainsi que les activités de « *manutention, entreposage et gestion d'infrastructures* ».

La nature des contrats proposés, pour 47% en CDD, est conforme à la moyenne régionale. Concernant la durée des missions, les offres sont plutôt orientées sur du moyen terme. Plus d'une offre sur deux est sur une période de 1 et 6 mois. Les métiers liés au transport même, comme les **conducteurs de transport de marchandises** ou les **conducteurs de transport en commun** sont davantage touchés par cette durée moyenne (81%).

Méthodologie

➤ Les contrats de travail proposés ci-dessous sont déclinés sur l'ensemble des secteurs d'activité pour mieux observer leurs natures.

➤ Selon les emplois, des offres émanent des agences d'intérim, d'où la présence d'une colonne. Ces agences proposent également des CDI en plus des courtes missions (intérim et CDD).

Les 10 métiers ayant le plus d'offres d'emploi enregistrées et le type de contrats proposés

Métiers ROME	OEE du secteur	Agences d'intérim	OEE tous secteur	CDI	Intérim	CDD	CDD > à 6 mois	CDD de 1 à 6 mois	CDD < à 1 mois
Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)	751	862	2 062	592	822	648	84	530	34
Conducteur de transport en commun (réseau routier)	270	13	320	198	13	109	17	88	4
Conducteur-livreur	246	103	847	380	99	368	32	269	67
Agent de manipulation et de déplacement des charges	185	1 164	2 055	199	1 128	728	67	502	159
Agent du stockage et de la répartition de marchandises	165	987	2 165	484	934	747	120	464	163
Employé de libre-service	157	534	2 651	188	534	1 929	101	1 112	716
Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	126	174	307	81	161	65	12	52	1
Mécanicien de véhicules particuliers et industriels	61	271	814	378	225	211	48	155	8
Agent administratif d'entreprise	52	913	3 109	208	902	1 999	1 144	542	313
Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	51	15	85	56	11	18	3	15	0
Ensemble des 10 métiers	2 064	5 036	14 415	2 764	4 829	6 822	1 628	3 729	1 465
Ensemble des métiers	2 694	23 867	93 479	28 470	21 224	30 189	13 596	25 178	5 011

Source : DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

L'intérim occupe une place importante dans l'orientation des offres, ce qui semble être une caractéristique du marché du travail du secteur. L'intérim paraît être une variable d'ajustement pour réduire les coûts face aux aléas de la conjoncture (hausse du gazole, variations de la demande de services, nouvelle organisation...). Une offre sur trois dans les métiers du secteur est intérimaire, ce qui est nettement supérieure à la moyenne régionale (23%).

Enfin, le poids des offres en CDI est plus faible que la moyenne régionale, ce qui paraît corroborer l'observation d'une faible augmentation des effectifs salariés du secteur. **Moins de deux offres sur dix sont proposées en CDI.** Les métiers de responsabilité bénéficient davantage d'offres d'emploi pérennes tels que les **conducteurs de transports en commun** ou les **responsables d'exploitation des transports routiers de marchandises** ayant respectivement 62% et 65% d'offres à durée indéterminée.

Marché du travail

Des difficultés de recrutement ?

14 415 offres d'emploi ont été déposées par l'ensemble des secteurs sur les 10 métiers les plus proposés par le secteur des transports au cours de l'année 2006. Face à ces propositions, **19 102 demandes d'emploi** ont été enregistrées auprès des agences ANPE sur cet ensemble de métiers, portant **l'indicateur de tension à 1,33 demandes pour une offre**.

Le marché du travail apparaît théoriquement favorable aux employeurs malgré une tension montante, suite à l'augmentation des offres d'emplois (+1,5%) et à la stagnation des demandes d'emplois entre 2005 et 2006. Le taux de satisfaction des offres proposées (92,2%) semble confirmer cette situation propice aux recruteurs qui arrive à satisfaire leurs besoins en personnels. Les métiers les plus significatifs sont ceux d' **agent de manipulation et de déplacement des charges**, d' **agent du stockage et de la répartition de marchandises** dont les indicateurs de tension et de satisfaction sont favorables conjointement.

Le taux de tension est un indicateur purement quantitatif, ne tenant pas en compte les éventuelles tensions de nature qualitative (salaires, attractivité des offres ...). On considère qu'un métier est soumis à des tensions quantitatives lorsque le taux de tension est inférieur à 1,5 (3 demandes pour 2 offres).

Les 10 métiers ayant le plus d'offres d'emploi enregistrées et les tensions sur le marché du travail

Métiers ROME	OEE tous secteur	DEE tous secteur (Cat. 1)	Taux de tension en 2006	Taux de satisfaction en 2006	Taux de tension en 2005	Taux de satisfaction en 2005
Conducteur de transport de marchandises (réseau routier)	2 062	2 241	1,09	88,4%	1,13	90,6%
Conducteur de transport en commun (réseau routier)	320	405	1,27	89,8%	1,49	87,8%
Conducteur-livreur	847	1 925	2,27	86,8%	2,11	93,7%
Agent de manipulation et de déplacement des charges	2 055	4 111	2,00	94,8%	2,36	93,9%
Agent du stockage et de la répartition de marchandises	2 165	3 873	1,79	91,2%	1,69	93,8%
Employé de libre-service	2 651	2 226	0,84	98,6%	0,54	97,7%
Personnel administratif de la circulation internationale des marchandises	307	348	1,13	88,9%	1,35	92,6%
Mécanicien de véhicules particuliers et industriels	814	1 390	1,71	82,7%	1,85	86,4%
Agent administratif d'entreprise	3 109	2 462	0,79	91,7%	1,28	96,4%
Responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises	85	121	1,42	82,5%	2,80	88,0%
Ensemble des 10 métiers	14 415	19 102	1,33	92,2%	1,35	94,0%
Ensemble des métiers	93 479	134 324	1,44	88,9%	1,47	90,0%

Le rapport entre offres et demandes d'emploi sur le métier **d'agent administratif d'entreprise** donne un taux de tension de 0,79 en 2006. Le marché du travail métier.

Source : DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

Zoom sur les difficultés de recrutement

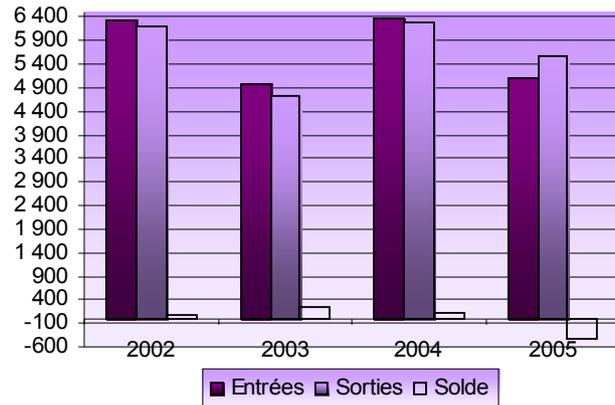
Même si les métiers du transport ne sont pas tous en tension, **des difficultés de recrutement sont observées** sur certains métiers tels que **mécanicien de véhicules particuliers et industriels** et **responsable d'exploitation des transports routiers de marchandises**.

D'autres métiers tel que **conducteur de transport de marchandises** et **agent administratif d'entreprise** apparaissent tendus, tout en présentant des taux de satisfaction conformes à la moyenne. Ceci tend à prouver que malgré des flux d'offres et de demandes déséquilibrés sur ces métiers, les recruteurs parviennent tout de même à combler leurs besoins de main d'œuvre pour ce type de métiers.

Remarque : le nombre d'offres correspond aux volumes déposés dans les agences de Pôle emploi. A l'heure actuelle, on estime qu'en moyenne, la part du volume d'offres capté par les agences de Pôle emploi s'élève à 40% du marché.

Marché du travail

Entrées et sorties dans le secteur



Source : DMMO-EMMO 2002-2006, DRTEFP / Traitement CREFOR

Les flux de main d'œuvre du secteur

Les mouvements de main d'œuvre renseignent sur la dynamique du marché du travail, mais ne prennent pas compte les recours à l'intérim.

De 2002 à 2004, le solde des mouvements de main d'œuvre (entrées – sorties) reste excédentaire, ce qui est synonyme de création d'emplois. Cependant, la part restante dans le secteur était faible. En 2005, le solde devient déficitaire.

Le nombre d'entrées étant relativement proche de celui des sorties, le taux de turn-over (rapport du nombre d'entrées et de sorties sur le nombre de salariés du secteur), reste à un niveau équivalent et cela depuis 2002 (un ralentissement est observé en 2003). Il demeure toujours inférieur à l'ensemble des secteurs tertiaires de la région. **La réalisation d'heures supplémentaires peut s'avérer être un facteur explicatif de cette faible rotation.**

Evolution du turn-over

	Turn-over	
	Transports	Tous secteurs tertiaires
2002	15,9	22,0
2003	12,9	22,2
2004	16,3	16,1
2005	13,5	21,7

Source : DMMO-EMMO 2002-2006, DRTEFP / Traitement CREFOR

Répartition des mouvements de main d'œuvre

En 2006	Entrées				Sorties				
	Nombre	CDI	CDD	Autres	Nombre	Fin de CDD	Licenciement	Retraite	Autres
Transports	5 120	29,0%	66,6%	4,4%	5 563	45,9%	10,4%	9,0%	34,7%
Tous secteurs tertiaires	63 616	15,9%	80,0%	4,1%	63 005	72,4%	4,9%	2,9%	19,8%

Source : DMMO-EMMO 2006, DRTEFP / Traitement CREFOR

La nature des contrats semble expliquer ces grands mouvements de main d'œuvre dans le secteur. Avec 5 120 entrées déclarées dans le secteur, **la proportion d'embauche en CDD est très forte puisqu'elle s'élève à 66,6% des entrées**. Le taux de sortie en CDD est plus faible que celui des entrées (46%). Même si 2 entrées sur 3 sont en CDD dans le secteur, cette part reste inférieure à celle de l'ensemble du tertiaire (80%). De plus, les établissements ont très peu de vision à moyen terme, et restent prudents sur leur prévision de recrutement. Ils recourent alors au CDD pour pallier aux variations d'activités sur certaines fonctions, en supplément des intérimaires.

A contrario, l'offre en CDI est plus importante dans le secteur (29%) que dans l'ensemble du tertiaire (16%).

Le poids des départs en retraite commence à se faire davantage ressentir dans le secteur depuis 2004 où il pèse 10,9% des sorties. En 2005, malgré une baisse de plus d'un point, 9% des sorties ont comme cause un départ à la retraite.

La relative représentativité de la source EMMO-DMMO impose d'analyser les données avec précaution. Les DMMO sont remplies par les établissements de plus de 50 salariés et les EMMO sont remplies par certaines entreprises de 10 à 49 salariés, les entreprises de moins de 10 salariés étant exclus du champ. Les petites structures échappent donc à cette source.

Conditions d'emploi

Répartition des salariés par type d'emploi

En 2005	Secteur "Transports"	Ensemble de tous les secteurs tertiaires
Apprentis	142	2 829
Emplois aidés	15	4 466
Emplois ordinaires	39 341	278 609
Stagiaires	27	1 611
Total	39 525	287 515

DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

La composition des ressources humaines du secteur.

Près de 99 salariés sur 100 du secteur des transports sont embauchés sur des emplois ordinaires, c'est à dire des contrats à durée indéterminée et des contrats à durée déterminée.

Bien que l'apprentissage compte 5% des apprentis du tertiaire, il apparaît peu développé dans les transports comparativement à l'ensemble du tertiaire. Les apprentis dans le secteur ne représentent en effet que 0,6% des effectifs salariés contre 7,2% dans l'ensemble du tertiaire. Il existe pourtant un fort potentiel de développement de l'apprentissage dans la région. La Haute-Normandie est une région où les jeunes sont nombreux et où les Centres de Formation d'Apprentis sont nombreux dans le secteur.

L'intérim, pourtant utilisé dans le secteur n'apparaît pas dans ces résultats.

Effectifs salariés à temps partiel par sexe

Durée du temps de travail	2005			Evolution 2001-2005
	Effectif total	% Hommes	% Femmes	Effectif total en %
Temps complet	35 418	92,5	78,9	3,7
Temps non complet	4 107	7,5	21,1	-2,9
Tous temps confondus	39 525	100,0	100,0	2,9

DADS 2001-2005, INSEE / Traitement CREFOR

En 2005, plus de 9 hommes sur 10 travaillent à temps complet dans le secteur des transports.

Le secteur embauche majoritairement des salariés sur des contrats à temps complet (89,6%), en croissance de 3,7% depuis 2001, parallèlement à l'augmentation légère des effectifs du secteur. Le temps non complet (temps partiel, faible temps partiel, travail à domicile ...) concerne 4 107 salariés en 2005, soit 10,4% de l'ensemble du secteur, en baisse de 2,9% depuis 2001.

La durée de travail révèle des divergences entre hommes et femmes car le temps non complet concerne environ **3 fois plus les femmes que les hommes** (toutes choses égales par ailleurs).

Conditions d'emploi

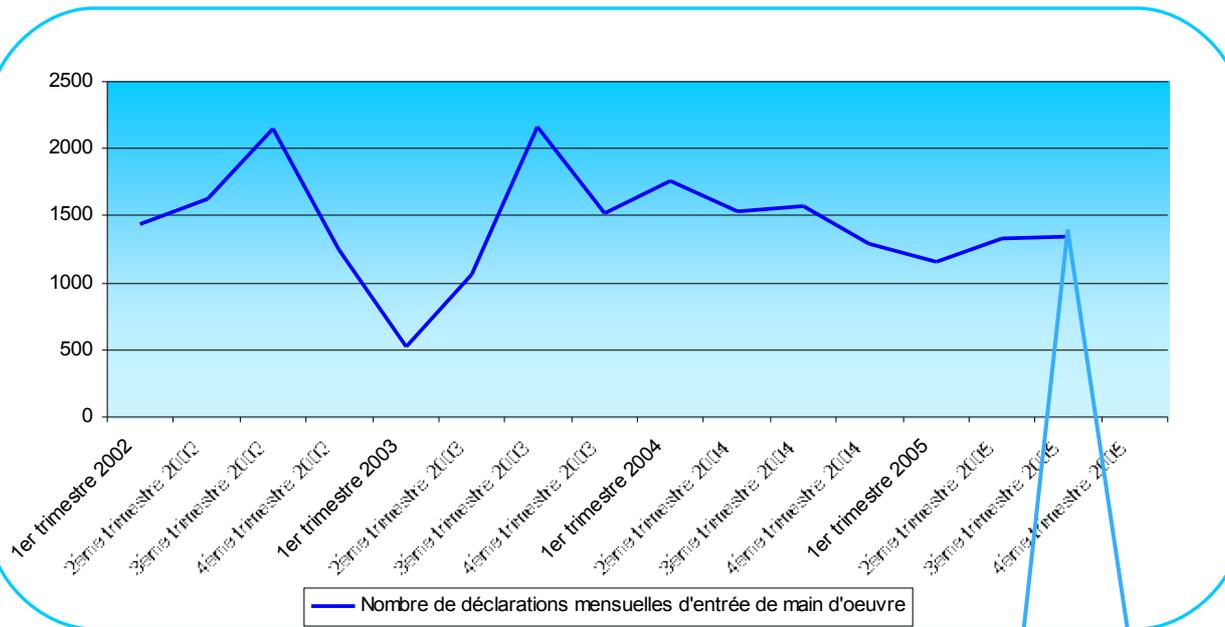
L'embauche dans le secteur :

Les mouvements de main d'œuvre renseignent de la dynamique du marché du travail, et donnent une indication sur les pratiques et rythmes d'embauche des entreprises.

Après une forte chute entre le troisième trimestre 2002 et le premier trimestre 2008, le nombre de déclarations* d'entrée dans le secteur diminue au fil des années.

* La relative représentativité de la source EMMO-DMMO impose d'analyser les données avec précaution.

Courbe de fluctuations trimestrielles des déclarations d'embauche



EMMO-DMMO 2002-2005, DRTEFP / Traitement CREFOR

Au troisième trimestre 2005, 1 340 déclarations d'embauche ont été enregistrées dans le secteur des transports.

Zoom sur l'intérim.

Pendant les années 2002 et 2003, l'emploi intérimaire a reculé en Haute-Normandie de presque 2%. Progressivement, le nombre de contrats intérimaires conclus a augmenté plaçant la Haute-Normandie dans le trio de tête des régions ayant le plus recours à l'intérim. Entre 2003 et 2006, l'évolution des contrats est de +11%.

Deux raisons semblent expliquer cette évolution. De plus en plus d'établissements choisissent d'utiliser cette forme de contrat en raison du coût mais surtout de la flexibilité. La durée des contrats est de plus en plus courte pour un volume de travail intérimaire relativement stable, le nombre de contrats est par conséquent plus élevé.

En 2006, 1 400 contrats intérimaires ont été enregistrés dans le secteur des transports. L'intérim constitue une bonne variable d'ajustement aux variations de l'activité.

Synthèse de « L'intérim en Haute-Normandie »,
Cahier d'aval de l'INSEE

Conditions d'emploi

Une amélioration de la rémunération des salariés.

Quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle et le sexe, **les salaires horaires nets moyens dans le secteur des transports sont légèrement supérieurs à ceux de l'ensemble des secteurs d'activité, exception faite pour les ouvriers qualifiés représentant la majorité des salariés du secteur.**

Salaire horaire net moyen par catégorie socioprofessionnelle

(En euros)		Salaire horaire net moyen en 2005			
		Secteur		Tous secteurs	
Effectifs salariés	Catégories socioprofessionnelles	Ensemble	Femmes	Ensemble	Femmes
3 791	Cadres et professions intellectuelles supérieures	23,2	18,4	22,3	18,5
5 741	Professions intermédiaires	13,3	11,9	12,8	11,9
6 378	Employés	9,7	9,2	8,7	8,6
1 435	Ouvriers non qualifiés	8,3	8,3	8,3	7,9
22 145	Ouvriers qualifiés	9,7	8,9	9,8	8,9
35	Apprentis, stagiaires	7,8	6,2	5,6	5,6
39 525	Ensemble des catégories	11,4	10,5	11,2	10,0

En 2005, les femmes ouvrières qualifiées percevaient en moyenne dans l'ensemble des secteurs d'activité régionaux, un salaire net de 8,9 euros par heure.

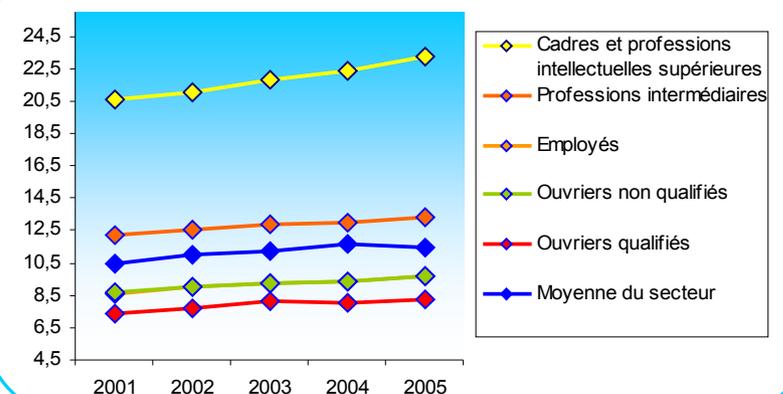
DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

Les femmes du secteur perçoivent une rémunération très proche de celle de l'ensemble des secteurs, à l'exception des employées et ouvrières non qualifiées qui se distinguent davantage.

De 2001 à 2005, le salaire horaire net moyen des salariés du transport croît dans toutes les catégories socioprofessionnelles, +9,6% en moyenne.

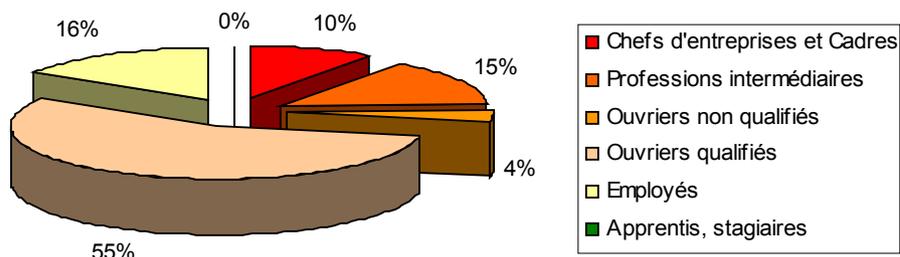
Les croissances s'échelonnent de +9% pour les professions intermédiaires (14,5% des salariés) à +12,8% pour les employés (16,1% des salariés). Les autres catégories socioprofessionnelles voient leur rémunération s'élever dans des proportions similaires (environ 12%).

Evolution des salaires horaire net moyen



DADS 2001-2005, INSEE / Traitement CREFOR

Répartition des effectifs salariés par catégorie socioprofessionnelle



Effectifs salariés au 31/12 : 39 525

Source : DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

Une structure de l'emploi atypique

Le secteur du transport dispose d'une **structure de l'emploi par âge atypique comparée à l'ensemble des secteurs tertiaires**. Plus des deux tiers des salariés sont concentrés dans les classes d'âges situées entre 26 et 50 ans (70%) contre 45% dans le tertiaire. Le secteur paraît moins touché comparativement à l'ensemble du tertiaire, par les effets du baby-boom, synonyme de forts départs à la retraite. En effet les seniors occupent 21% des salariés contre 37% dans le tertiaire. Il semble également moins ouvert aux très jeunes (moins de 26 ans) ayant un faible poids de 9%.

Au sein des cinq sous-secteurs les plus importants du transport, la même tendance est observée et les proportions fluctuent entre plus ou moins 5 points. Dans le « *transport routier de voyageurs* », le vieillissement des salariés est davantage prononcé puisque les seniors représentent 30% de l'effectif. De plus, la part des très jeunes est minimes comme dans les « *transports ferroviaires* », respectivement 5% et 4%.

Les catégories socioprofessionnelles du secteur les plus touchées par le vieillissement sont celles **des cadres et professions intermédiaires**, comptant chacune 35% et 24% de seniors. L'impact est davantage marqué au sein du « transport routier de voyageurs » où ces deux fonctions d'encadrement cumulées représentent 77% des seniors.

Le secteur apparaît spécifique comparativement aux autres secteurs d'activité, les jeunes y sont sous-représentés, notamment chez les ouvriers. Cela explique que les métiers du transport requièrent de l'expérience dont **l'apprentissage commence à la base des métiers du secteur**. La progression sociale s'obtient par l'expérience professionnelle. Ainsi, il paraît logique dans une telle situation d'avoir une grande partie de seniors à la tête d'entreprises ou sur des fonctions d'encadrement à responsabilité et des jeunes débutant sur des postes d'ouvriers non qualifiés (56% des jeunes).

Forte présence d'ouvriers qualifiés mais peu de femmes

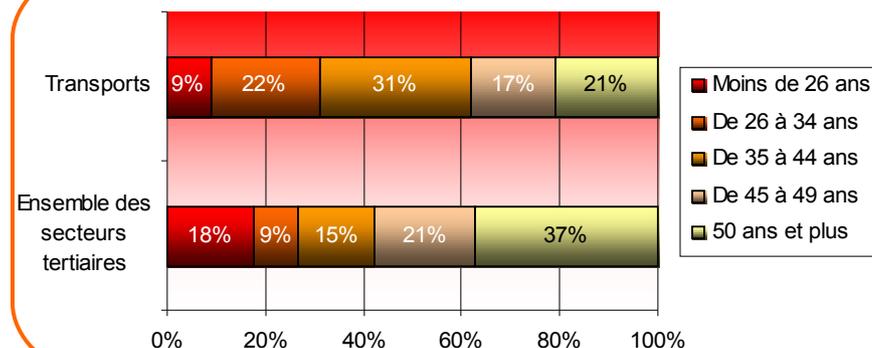
Le secteur des transports dénombre une **grande proportion d'ouvriers qualifiés** (conducteurs routiers, magasiniers qualifiés ...) puisqu'ils représentent **un salarié sur deux**. Ces métiers s'inscrivent dans les deux sous-secteurs les plus représentés des transports.

Les employés (*administratifs, contrôleurs ...*) ainsi que les professions intermédiaires (*responsables d'exploitation, d'entrepôts ...*) ont un poids similaire dans la structure du secteur (16%). Enfin, un salarié sur dix est chef d'entreprise ou cadre.

Malgré le faible poids des ouvriers non qualifiés (4%), la forte proportion d'ouvriers qualifiés fait que le **taux d'encadrement du secteur est relativement faible (24%)**. Il est nettement en-dessous de celui du tertiaire régional établi à hauteur de 37%.

Le **taux de féminisation s'établit à 21,6% des salariés du secteur** soit **une représentation minoritaire des femmes comparé à la moyenne du tertiaire établi à 57%**. Elles occupent essentiellement des postes d'employés (66% de femmes) mais sont très peu nombreuses dans les postes d'ouvriers qualifiés (6% de femmes). L'image masculine des métiers du transport rend le secteur peu attractif aux femmes, d'autant plus que la pénibilité des tâches et les efforts physiques y sont assez importants.

Répartition des effectifs salariés par âge dans le secteur et par activité



Source : DADS 2005, INSEE / Traitement CREFOR

Structure de l'emploi

Un niveau de formation général structurellement en élévation.

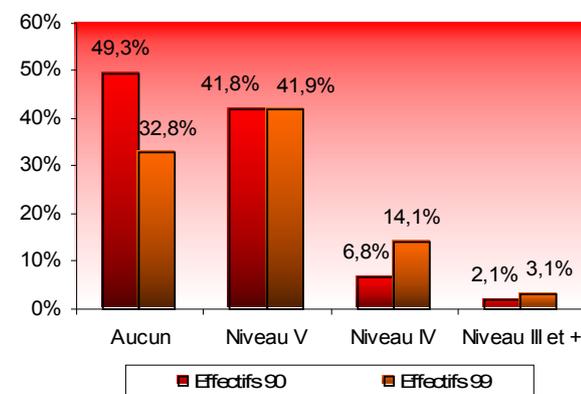
Les statistiques ne nous permettant pas d'extraire les actifs de moins de 30 ans par secteur d'activité et par PCS, l'observation de l'évolution des niveaux de qualification par âge s'opère sur l'ensemble des secteurs confondus. Un premier tri a été effectué pour sélectionner les professions les plus représentées en 1999 dans le secteur des transports.

Zoom sur les 5 PCS les plus représentées en 1999, évolution des niveaux de diplôme et de qualification pour les actifs de moins de 30 ans (tous secteurs confondus):

	Aucun		Niveau V		Niveau IV		Niveau III et +		Total	
	Effectifs 99	Evolution 90/99	Effectifs 99	Evolution 90/99	Effectifs 99	Evolution 90/99	Effectifs 99	Evolution 90/99	Effectifs 99	Evolution 90/99
Agents des services commerciaux des transports et du tourisme	28	-30,0%	60	36,4%	111	32,1%	60	308,3%	444	94,7%
Agents administratifs des transports de marchandises	50	-79,2%	78	-84,6%	171	-41,4%	92	112,0%	494	-56,4%
Conducteurs routiers et grands routiers	481	-57,4%	951	-18,9%	102	264,3%	4	525,0%	1559	-33,1%
Conducteurs de véhicule routier de transport en commun	49	-49,0%	130	-7,1%	57	612,5%	8	62,5%	249	-1,2%
Manutentionnaires, agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	1155	-53,0%	1033	-30,8%	318	133,8%	4	2825,0%	2623	-35,8%
Total des 5 PCS les plus représentées dans le secteur en 1999	1763	-55,5%	2252	-32,9%	759	38,5%	168	254,2%	5369	-33,2%
Ensemble de toutes les PCS de tous les secteurs	58 733	-52,2%	68 463	-38,4%	21 238	36,0%	21496	64,1%	169 930	-20,9%

Source : RGP 1990 et 1999, INSEE / Traitement CREFOR

Niveau de formation des actifs de moins de 30 ans (tous secteurs confondus) :



Source : RGP 1990 et 1999, INSEE / Traitement CREFOR

Une élévation des niveaux de qualification est observée en moyenne dans le secteur. Le nombre d'actifs sans diplôme a diminué dans les cinq principales professions du secteur, tout comme la moyenne régionale. Le nombre de titulaires d'un diplôme de niveau V (BEP, CAP) reste constant entre les deux périodes recensées. **Le niveau V** devient en 1999, le plus représenté dans le secteur, et apparaît comme **un niveau minimal de qualification pour accéder aux métiers de la conduite.** Le nombre de titulaires d'un diplôme de niveau IV (bac pro, techno ...) croît fortement en 1999. Faiblement représenté, les actifs de niveau III et plus (diplômes de premier et second cycle) sont légèrement plus nombreux dans les métiers du secteur. L'expérience étant le canal privilégié dans l'élévation sociale au sein du secteur, le niveau III et plus reste marginal pour accéder aux postes de cadres.

L'évolution des métiers du transport conduit à l'élévation des niveaux de formation. Davantage de compétences sont nécessaires dans tous les métiers du transport. Le développement des Technologies d'Information et de Communication complexifie mais perfectionne les prestations offertes. Les besoins de formation des salariés du transport croissent au rythme des nouveaux systèmes.

Non seulement l'évolution technique et technologique influence positivement les qualifications, mais **les évolutions économiques et réglementaires nécessitent des connaissances supplémentaires.** De plus en plus de formalités administratives sont à remplir, même sur des métiers de conducteur, induisant des compétences additionnelles.

Effort de formation

Les données concernant la formation professionnelle des salariés haut-normands traitent des déclarations 2483 et des contrats de professionnalisation de 2006 obtenus par convention avec la Direction de l'Animation de la Recherche, des Etudes et des Statistiques (DARES) et la Direction régionale du travail et de la formation professionnelle (DRTEFP). Ces données concernent exclusivement les établissements dont le siège est localisé en région, et employant 10 salariés ou plus pour les 2483. Elles sont donc à considérer avec précaution, notamment puisque de la moitié des entreprises dans le secteur des transports totalisent moins de 10 salariés.

Taux d'accès à la formation professionnelle continue des salariés du secteur (%)

	Nb de salariés du secteur (a)	Nb de stagiaires (b)	Nb d'heures de formation (c)	Taux d'accès à la formation (b/a)	Effort physique de formation (c/a)	Durée moyenne de formation (c/b)
Transports	24 649	10 827	261 039	43,9%	10,6	24,1
Ensemble des secteurs	232 220	87 942	2 556 573	37,9%	11,0	29,1

(a) : nombre de salariés défini dans le périmètre des données 2483. Ce chiffre ne reflète en aucun cas le nombre réel de salariés du secteur. Il est cependant utilisé pour le calcul des différents indicateurs de cette partie

Source : Déclaration 2483, redressées par le CEREQ. DARES – DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

69% des dépenses de formation professionnelle ont été consacrées **aux actions liées au plan de formation employeur** (formation interne ou externe à l'entreprise).

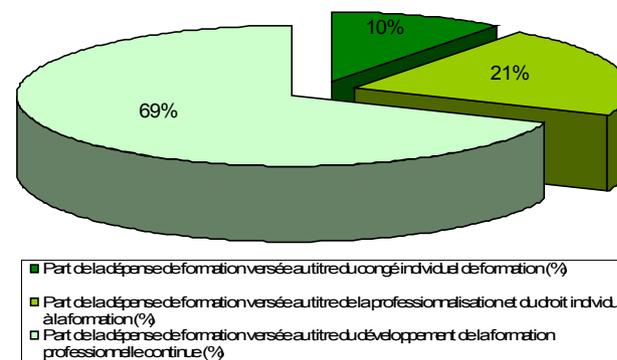
21% ont permis de financer les **Contrats et Périodes de professionnalisation, ainsi que le Droit individuel à la formation (DIF)**.

10% ont été versées au titre du **Congé individuel de formation (CIF)**.

Dans le secteur des transports, le **taux d'accès** des salariés (43,9%) à la formation professionnelle continue est **supérieur à la moyenne tous secteurs confondus** (37,9%).

La **durée moyenne de la formation est de 24,1 heures** contre 29,1 heures pour l'ensemble des secteurs d'activité.

Effort de formation des entreprises du secteur par type d'action (%)



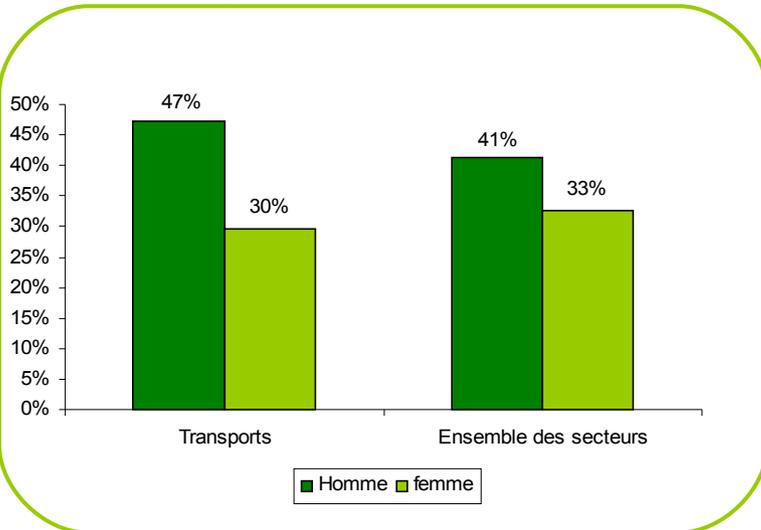
Le **taux d'accès à la formation** ramène le nombre de stagiaires de la formation professionnelle au nombre de salariés du secteur. Ce taux théorique mesure la part de salariés ayant bénéficié dans l'année d'une action de formation professionnelle.

69% des dépenses de formation professionnelle sont consacrées au plan de formation employeur

Source : Déclaration 2483, redressées par le CEREQ. DARES – DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

Effort de formation

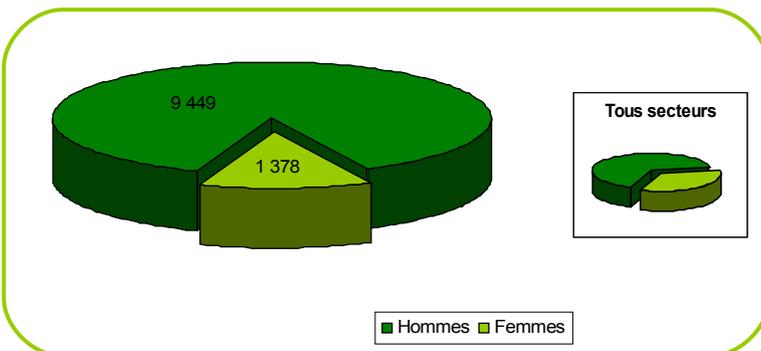
Taux d'accès à la formation professionnelle continue par sexe



Source : Déclaration 2483, redressées par le CEREQ.
DARES – DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR



Nb de stagiaires de la formation professionnelle continue du secteur par sexe



Source : Déclaration 2483, redressées par le CEREQ.
DARES – DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

On recense 10 827 stagiaires de la formation professionnelle en 2006, soit 12,3% du total régional. 87% d'entre eux sont des hommes.

Tous secteurs confondus, **les hommes ont plus souvent accès à la formation professionnelle continue que les femmes** (taux d'accès de 41% pour les hommes, contre 33% pour les femmes).

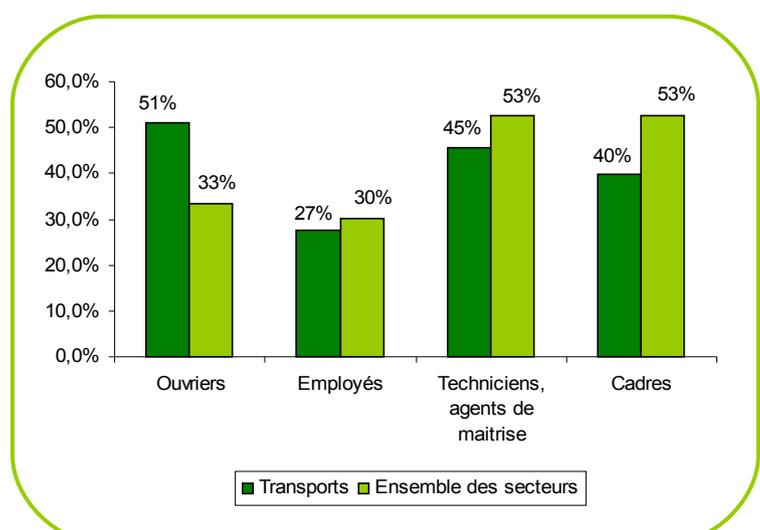
Le secteur des transports suit cette tendance moyenne, mais accentue les différences entre hommes et femmes lors de l'accès à la formation. En effet, **près d'un homme sur deux (47%) a suivi une formation en 2006, contre trois femmes sur dix (30%)**.

Plus que dans d'autres secteurs, les stagiaires de la formation professionnelle dans le secteur des transports **sont avant tout ouvriers** (71% de l'ensemble des formés dans le secteur).

Les ouvriers constituent la catégorie socio professionnelle **qui a le plus accès à la formation** dans le secteur des transports. Les autres catégories présentent des taux d'accès inférieurs à la moyenne régionale.

Les taux d'accès les plus faibles sont observés pour **les employés** (27% contre 30%).

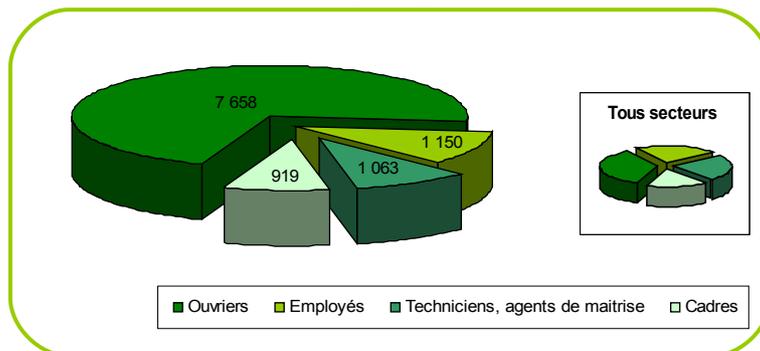
Taux d'accès à la formation professionnelle continue par qualification



Source : Déclaration 2483, redressées par le CEREQ.
DARES – DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR



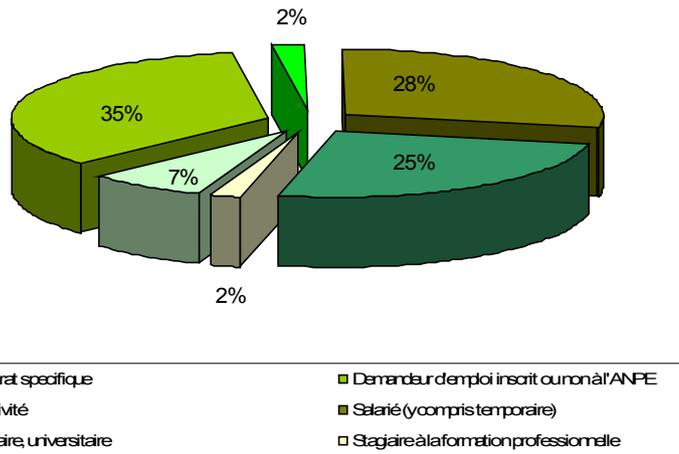
Nb de stagiaires de la formation professionnelle continue du secteur par qualification



Source : Déclaration 2483, redressées par le CEREQ.
DARES – DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

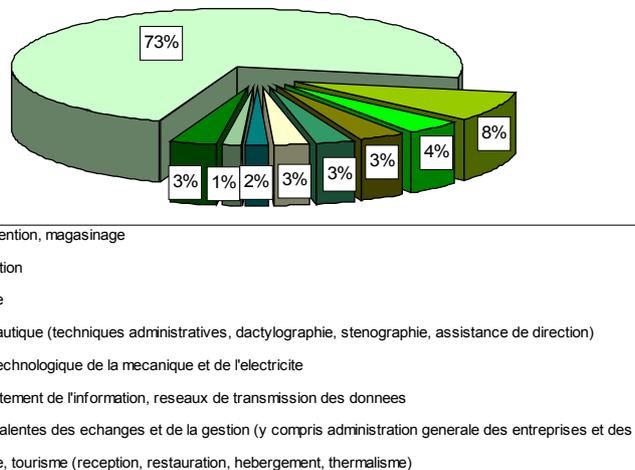
Effort de formation

Situation des signataires d'un contrat de professionnalisation du secteur en 2006



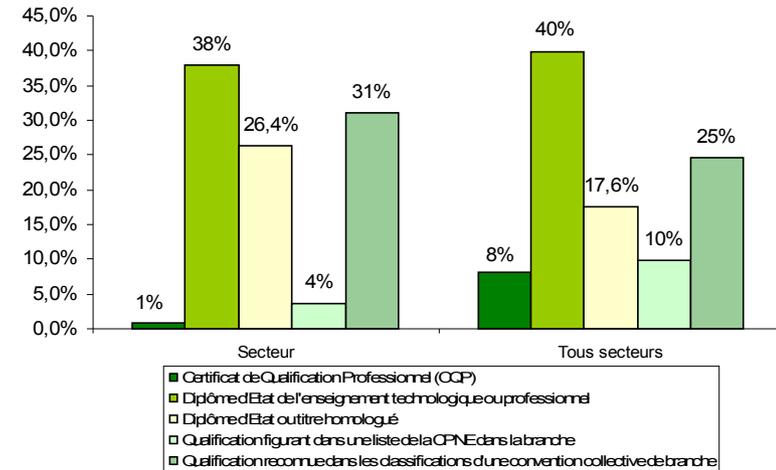
Source : DARES-DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

Domaines de formation préparés en contrat de professionnalisation du secteur en 2006



Source : DARES-DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

Type de certification préparée en contrat de professionnalisation dans le secteur en 2006



Source : DARES-DRTEFP 2006 / Traitement CREFOR

En 2006, plus de **6 400 contrats de professionnalisation** ont été signés en Haute-Normandie. Sur l'ensemble de ces contrats, **249 soit près de 4% ont concerné le secteur des Transports.**

A la signature du contrat, **35%** sont demandeurs d'emploi, **28%** sont salariés et **25%** des publics sont scolaires ou universitaires.

Les signataires d'un contrat de professionnalisation préparent majoritairement **Un diplôme d'état de l'enseignement technologique ou professionnel (38%)**. Ils sont également plus nombreux qu'en moyenne à préparer un titre professionnel ou une certification reconnue par la branche professionnelle.

Les domaines disciplinaires de la formation visés sont concentrés dans les domaines du transport, de la manutention et du magasinage (73%). Parmi les autres spécialités de formation suivies, on trouve des domaines liés aux fonctions support de l'entreprise tels que la comptabilité, le commerce, le secrétariat ou encore l'informatique ou l'accueil.

Synthèse du secteur des transports en Haute-Normandie

Forces :

- Position géostratégique de la région
- Plurimodalité des modes de transport (maritimes, fluviaux, aériens, routiers et ferroviaires)
- Forte présence de secteurs industriels : forte demande de transport
- Forte offre de terrains pour l'implantation d'entrepôts

Faiblesses :

- Manque d'attractivité des métiers vis-à-vis des jeunes
- Concurrence étrangère dans les transports routiers
- Pollution

Opportunités :

- Pôle de compétitivité Novalog
- Développement de Port 2000
- Développement durable : favorise l'axe naturel de liaison (la seine)
- Nouvelles réglementations européennes (ex: cabotage)

Menaces :

- Concurrence internationale (forte pour le portuaire avec Rotterdam et des transporteurs étrangers)
- Relève face aux futurs départs à la retraite
- Enjeux écologiques : réduction des émissions de gaz carbonique, changement des modes de transport
- Envolée des prix des produits pétroliers
- Délocalisation du transport engendrée par les délocalisations industrielles

Clés d'interprétation

Les niveaux de formation

Niveau	Description
Niveau I	Sorties avec un diplôme de troisième cycle universitaire ou un diplôme de grande école
Niveau II	Sorties avec un diplôme de deuxième cycle universitaire (licence, maîtrise ou master 1)
Niveau III	Sorties avec un diplôme bac + 2 (DUT, BTS, DEUG ou équivalent, Ecoles sanitaires et sociales,,,))
Niveau IV	Sorties de l'année terminale (avec ou sans le bac) de l'enseignement secondaire long ou abandonnant la scolarité une ou deux années après le bac
Niveau V	Sorties de l'année terminale des seconds cycles professionnels courts (CAP ou BEP) ou abandon de la scolarité du second cycle long avant la classe terminale (2nde ou 1ère)

Indicateurs	Commentaires	calcul
Emploi et économie du secteur		
Indice de spécificité	Permet d'évaluer l'importance du secteur d'activité dans la région par rapport au niveau national,	[Poids du secteur d'activité en Haute-Normandie sur la part du secteur d'activité au niveau national]
Degré d'intégration (ou taux de valeur ajoutée)	Permet d'évaluer la valeur ajoutée apportée à la production de l'exercice annuel et donne des indications sur le degré d'intégration de l'entreprise.	[Valeur ajoutée hors taxe créée sur le chiffre d'affaires total] x 100
Taux de dépendance	Permet d'évaluer la dépendance des établissements régionaux vis-à-vis d'autres établissements situés hors de la région.	[Nombre d'établissements dont le siège social se situe hors de la région sur le nombre d'établissements de la région] x 100
Marché du travail		
Taux de tension	Exprime, pour une offre d'emploi déposée, le nombre de demandes d'emploi enregistrées. Il permet d'évaluer les tensions au recrutement selon les métiers.	[Nombre de demandes d'emploi enregistrés au cours d'une année n sur le nombre d'offres d'emploi déposées au cours de la même année] X 100
Taux de satisfaction	Permet d'évaluer les éventuelles difficultés que rencontrent les entreprises à satisfaire leurs besoins de main d'œuvre.	[Nombre d'offres d'emploi satisfaites au cours d'une année n sur le nombre d'offres d'emploi sorties au cours de la même année] X 100
Turn-over	Exprime la vitesse de rotation de la main d'œuvre.	[Nombre de mouvements de main d'œuvre enregistrés (entrées + sorties) au cours d'une année n sur l'effectif total] X 100
Structure de l'emploi		
Taux d'encadrement	Permet d'évaluer le poids des fonctions d'encadrement dans les effectifs totaux d'un secteur d'activité.	[Part des cadres, chefs d'entreprises et professions intermédiaires sur l'effectif total] X 100

Les indicateurs utilisés

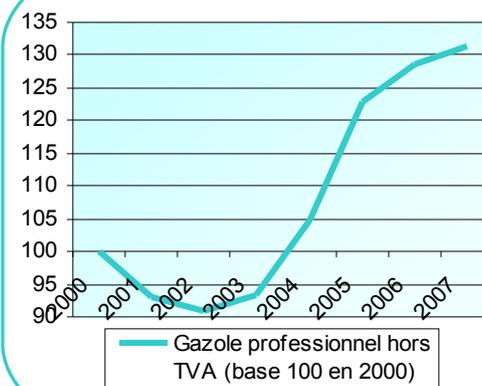
Tableaux annexes

Effectifs salariés et nombre d'établissements du secteur selon la NAF 700

Activités	Etablissements en 2006	Evolution (%) 2001-2006	Effectifs en 2006	Evolution (%) 2001-2006
602A Transports urbains de voyageurs	8	-38,46	1881	3
602B Transports routiers réguliers de voyageurs	38	0	2022	16
602E Transport de voyageurs par taxis	69	53,33	130	-18
602G Autres transports routiers de voyageurs	13	62,5	94	25
602L Transports routiers de marchandises de proximité	287	-26,97	3773	-21
602M Transports routiers de marchandises interurbains	338	14,58	7663	19
602N Déménagement	33	-13,16	342	-19
602P Location de camions avec conducteur	18	-43,75	429	-65
603Z Transports par conduites	2	-66,67	67	-1
611A Transports maritimes	12	-20	1438	-11
612Z Transports fluviaux	38	52	442	51
621Z Transports aériens réguliers	3	50	15	-56
623Z Transports spatiaux	0	-100	0	-100
631A Manutention portuaire	31	-8,82	2353	13
631B Manutention non portuaire	9	-40	215	-21
631D Entreposage frigorifique	17	41,67	555	161
631E Entreposage non frigorifique	79	36,21	2803	87
632A Gestion d'infrastructures de transports terrestres	33	6,45	673	9
632C Services portuaires, maritimes et fluviaux	47	0	3256	-2
632E Services aéroportuaires	2	100	33	3200
633Z Agences de voyage	130	4	664	-4
634A Messagerie, fret express	36	-30,77	1703	-4
634B Affrètement	21	-19,23	436	29
634C Organisation des transports internationaux	261	22,54	5409	17
Transports	1525	0	36396	7

Source : ASSEDIC 2001-2006 / Traitement CREFOR

Evolution du cours du pétrole



Source : CNR / Traitement CREFOR
(Comité National Routier)

Clés d'interprétation

Taux de dépendance des établissements du secteur (de plus de 10 salariés)

Activités	Taux de dépendance
602A Transports urbains de voyageurs	16,7%
602B Transports routiers réguliers de voyageurs	7,4%
602E Transport de voyageurs par taxis	0,0%
602G Autres transports routiers de voyageurs	0,0%
602L Transports routiers de marchandises de proximité	14,9%
602M Transports routiers de marchandises interurbains	21,8%
602N Déménagement	11,1%
602P Location de camions avec conducteur	14,3%
603Z Transports par conduites	100,0%
611A Transports maritimes	70,0%
612Z Transports fluviaux	0,0%
621Z Transports aériens réguliers	0,0%
622Z Transports aériens non réguliers	0,0%
631A Manutention portuaire	4,2%
631B Manutention non portuaire	20,0%
631D Entreposage frigorifique	55,6%
631E Entreposage non frigorifique	59,5%
632A Gestion d'infrastructures de transports terrestres	93,3%
632C Services portuaires, maritimes et fluviaux	29,2%
632E Services aéroportuaires	0,0%
633Z Agences de voyage	23,1%
634A Messagerie, fret express	79,2%
634B Affrètement	53,8%
634C Organisation des transports internationaux	50,7%
Transport	33,3%

Source : SIRENE 2005, INSEE / Traitement CREFOR

Echantillon de 651 établissements comprenant 32 158 salariés.

Définition des sigles

NAF : Nomenclature d'Activités Française

NES : Nomenclature Economique de Synthèse

DADS : Déclaration Annuelle des Données Sociales

FIGUS : Fichier Complet Unifié de SUSE

SUSE : Système Unifié de Statistiques d'Entreprises

DUE : Déclaration Unique d'Embauche

DRTEFP : Direction Régionale du Travail de l'Emploi et de la Formation Professionnelle

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

ETP : Equivalent Temps Plein

CA : Chiffre d'Affaire

VAHT : Valeur Ajoutée Hors Taxe

OEE : Offre d'Emploi Enregistrée

DEE : Demande d'Emploi Enregistrée

RGP : Recensement Général de la Population

CDI : Contrat à Durée Indéterminée

CDD : Contrat à Durée Déterminée

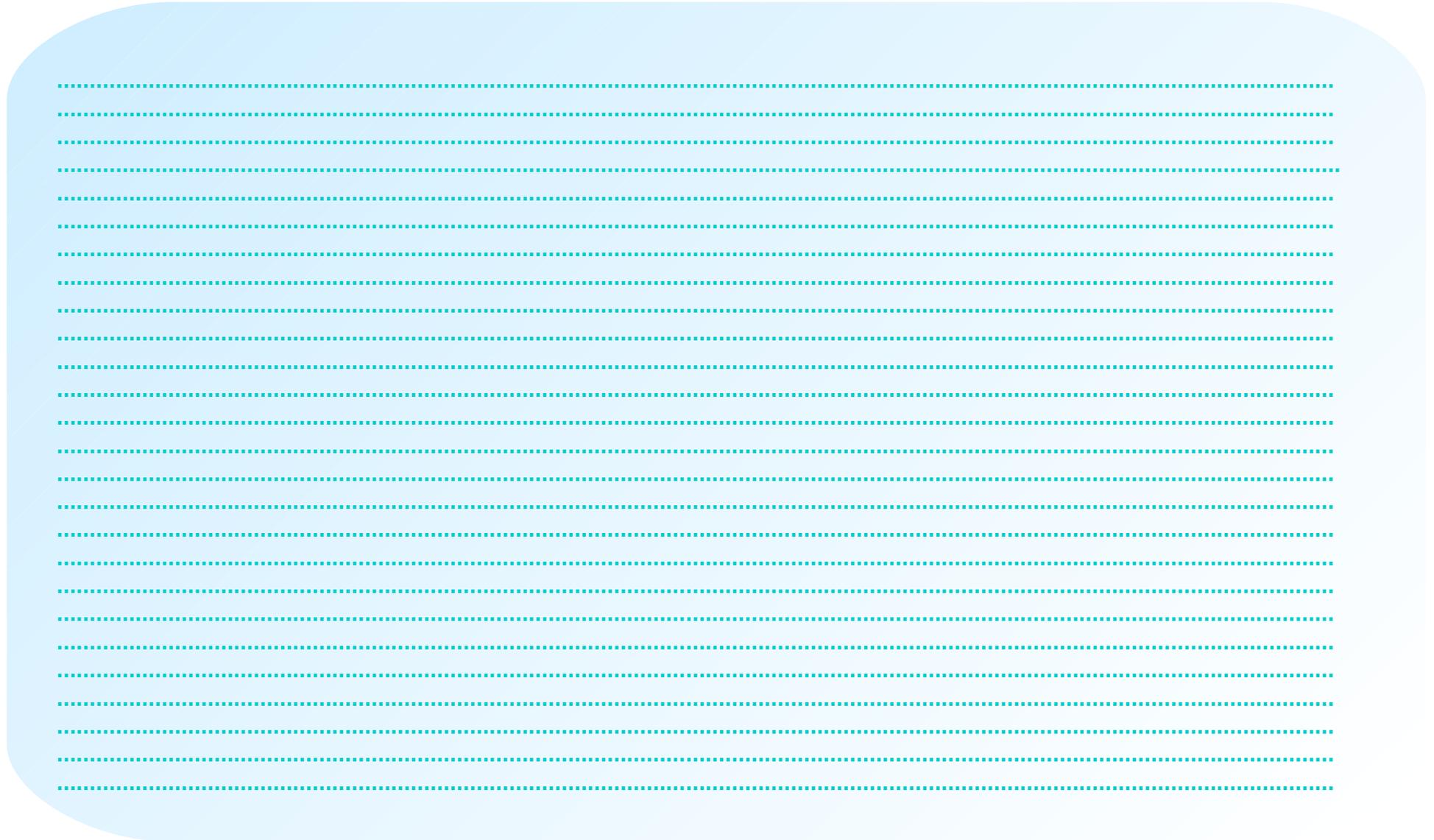
CIF : Congé Individuel de Formation

DIF : Droit Individuel à la Formation

SESSI : Service des Etudes et des Statistiques Industrielles

BIC : Bénéfices Industriels et Commerciaux

BNC : Bénéfices Non Commerciaux



A large, light blue rounded rectangle occupies the central portion of the page. It is filled with horizontal dotted lines, providing a space for handwritten notes. The lines are evenly spaced and extend across the width of the rectangle.



CREFOR Haute-Normandie
Immeuble Normandie 1
98, Avenue de Bretagne
BP 1152
76176 ROUEN Cedex 1
Tél : 02 35 73 98 69
Fax : 02 35 73 07 60
Email : crefor@crefor.asso.fr
Site Internet : www.crefor.asso.fr

